NOTES

Pour servir au développement de la colonisation et du commerce des rives du St-Laurent à la frontière du Maine, par Faucher de Saint-Maurice, député à l'Assemblée législative, ancien capitaine au 2ème bataillon d'Infanterie légère d'Afrique, chevalier de la Légion d'Honneur, docteur-ès-lettres, membre de la Société Royale du Canada.

(Conférence lue à la Société de Géographie de Québec, le 21 de février 1888.)

Monsieur le Président, Messieurs,

Ici nous devons parler de choses exclusivement pratiques. Ne vous attendez donc pas à ce que je vienne causer avec vous de ce qui touche aux lettres, à l'idéal, à la poésie, à tout ce qui charme l'œil et l'esprit.

Non.

Ce soir, nous donnerons congé à la rhétorique et nous discuterons certaines idées qui, depuis longtemps, m'ont été confiées par des spécialistes. Ces idées ont été développées et étendues par des travaux subséquents que je suis heureux de soumettre à la Société de Géographie de Québec et à son distingué président, le lieutenant-colonel Rhodes. [1]

Sur ma proposition, le 2 de juin 1884, la résolution suivante était acceptée unanimement par l'Assemblée législative de la Province de Québec :

" *Résolu,* Que la frontière sud des comtés de Beauce, Dorchester,
" Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska, se prête à la con-
" struction d'une voie ferrée, allant se raccorder à Edmunston, au che-
" min de fer du Nouveau-Brunswick.

" Que, d'après les renseignements donnés officiellement, il est impos-
" sible de trouver ailleurs de meilleures terres pour la culture.

1. Le lieutenant-colonel Rhodes est aujourd'hui ministre d'agriculture.

" Qu'il faudrait peu d'efforts pour diriger la colonisation vers cette " région fertile et l'ouvrir à l'industrie et à l'agriculture.

" Que des paroisses pourraient s'ouvrir sur la frontière sud des comtés " de Beauce, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamou- " raska, où des milliers de nos compatriotes trouveraient, sinon l'abon- " dance, au moins l'existence fière, honnête et indépendante.

" Que la Province de Québec faciliterait ainsi le repatriement de nos " compatriotes actuellement aux Etats-Unis et empêcherait une émigra- " tion qui est une cause d'affaiblissement.

" Qu'il est de l'intérêt de la Province de Québec d'ouvrir au com- " merce et à l'agriculture la frontière sud des comtés de Beauce, Dor " chester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska, et que le " meilleur moyen d'y parvenir serait la construction d'une voie ferrée, " allant se raccorder à Edmunston, au chemin de fer du Nouveau- " Brunswick.

" Que l'Assemblée législative présente une adresse à Son Honneur " le Lieutenant-Gouverneur l'assurant que cette construction est d'une " importance vitale pour le développement commercial et agricole de la " frontière sud des comtés de Beauce, Dorchester, Bellechasse, Mont- " magny, l'Islet et Kamouraska."

En faisant ces deux propositions, je n'avais pas la prétention de découvrir à l'Assemblée législative un pays nouveau. Non : la zône fertile qui s'étend en arrière de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska, est connue maintenant du public, grâce aux rapports des spécialistes et des arpenteurs.

L'un d'eux disait :

" Au sud du fleuve St-Laurent, en avant de Québec, depuis la Rivière-du-Sud jusqu'à la Rivière-du-Loup, le long du chemin de fer Intercolonial, l'étendue des terrains cultivables est très limitée.

" On peut dire que sur tout ce parcours, il y a des chaînes de montagnes de 500 à 1,000 pieds de hauteur qui courrent parallèlement au fleuve St-Laurent et n'en sont éloignées que de deux à six milles.

" On trouve ici et là des rochers escarpés, séparés par des vallées unies, mais en général les rangées de montagnes ne sont interrompues que par les lits profonds des cours d'eau qui coulent pour la plus grande partie au nord et au sud, et n'offrent aucun accès facile à la région de l'intérieur.

" Ces rangées de collines et de montagnes sont pour la plupart rocheuses et incultivables. On les garde comme terres à bois pour les habitants des vieux établissements qui bordent le fleuve St-Laurent.

" En arrière et au sud de ces montagnes il y a une région fertile qui s'étend vers la frontière des Etats-Unis. Elle traverse le chemin Taché à une distance de 20 à 25 milles du St-Laurent.

" On a ouvert en partie cinq ou six routes qui font communiquer ce chemin avec le St-Laurent ; mais en dépit des sommes considérables dépensées par le gouvernement sur ces chemins, la grande difficulté de les entretenir en bon état de réparation ou de les conserver même passables, à travers les rangées de montagnes plus haut décrites, a toujours été et sera toujours un obstacle sérieux à la colonisation des terres fertiles de cette région, *à moins qu'on ne leur donne les facilités de communications au moyen d'un chemin de fer passant dans les vallées de la Rivière-du-Sud et de la Rivière Noire plus haut décrites.*

" Les colons se sont rendus dans cette région à maintes et maintes reprises depuis une vingtaine d'années, mais à raison des difficultés d'accès exposées plus haut, il n'y a été établi que quatre paroisses, St-Cajétan d'Armagh, St-Magloire, St-Paul et St-Pamphile.

" Je suis informé de bonne source qu'au haut du chemin de l'Islet, il y a quarante-six belles érablières établies. Le long du chemin Taché, à partir de cet endroit et allant vers l'ouest jusqu'à St-Paul, il y a un bon nombre de colons qui parlent dans les termes les plus encourageants du sol et du climat de cette région. Quelques-uns d'entre eux, les plus anciens et les plus dignes de foi, m'ont assuré qu'ils ont fait successivement et sans fumure, jusqu'à 15, 16 et 17 récoltes payantes dans le même terrain.

" Le terrain est indubitablement rocheux en beaucoup d'endroits ; mais il n'y a que très peu de gros cailloux et d'affleurements de rocs solides.

" Les hautes futaies d'épinette blanche, de mérisier, d'érable, etc., indiquent un sol sec. Il y a du cèdre en abondance dans les terrains bas, aussi que du frêne et de l'orme le long des cours d'eau. Le plus beau bois de pin a été enlevé, mais il y a en abondance de l'épinette propre à faire des billots de sciage et du bois de construction. *Le bois nécessaire à la construction d'un chemin de fer se trouve en quantité le long de la ligne.*

" Sur le lot No. 6 du canton de Patton, à une distance d'un mille et demi et à une élévation d'environ 300 pieds au-dessus des terrains

environnants—du plus haut sommet de la ligne de partage des eaux coulant vers le St-Laurent et la Baie de Fundy, — un nommé Michel Bernier m'affirme qu'il a récolté 76 minots d'orge de la semence de quatre minots et demi, et que, sur le même lot, il a fait d'excellentes récoltes d'avoine, de blé, de foin, de pommes de terre, etc.

" Le 24 février, j'ai mesuré l'épaisseur de la neige ; j'ai trouvé dix-huit pouces dans les forêts de bois mou et deux pieds dans les forêts de bois dur."

Un autre arpenteur, Monsieur E. Casgrain, terminait ainsi son rapport envoyé à M. Eugène Taché, député-ministre des terres de la Couronne, en date du 7 mai 1884 :

" Je dois déclarer qu'en combinant toutes mes observations sur la nature du sol et ses accidents, dans le cours de mon exploration du township Daaquam, j'ai trouvé, en somme, les terres de ce township très favorables à la culture, et offrant aux colons qui les défrichent les plus belles garanties de succès. Ce qui contribue le plus à m'inspirer cette confiance, c'est le fait si rare et si remarquable que ce territoire est partout extrêmement plan et généralement peu rocheux ; avantage qui assure aux défricheurs les plus grandes facilités pour l'ouverture des voies de communication. Les seules difficultés à surmonter dans la colonisation de ce township consistent dans l'existence de quelques savannes çà et là ; mais ces difficultés ne sont rien en comparaison de celles causées par les inégalités du sol, et j'ai le plus ferme espoir que dans un avenir plus ou moins prochain, les plus beaux destins sont réservés à la vallée située entre la rivière Daaquam et la rivière Saint-Jean.

" Le tout humblement soumis,

E. Casgrain, A. P. "

Voilà ce que disent les rapports d'arpenteurs.

Ecoutons maintenant ce que pensent les missionnaires de cette région.

M. le curé Boulet m'écrivait la lettre suivante que j'ai eu dans le temps l'honneur de communiquer à l'Assemblée législative.

En la lisant, je la faisais précéder des remarques suivantes :

Un pays riche, connu que des missionnaires, des trappeurs et des bûcherons, s'étend en arrière des comtés de Beauce, de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska. Tous les rapports officiels que nous possédons s'accordent sur la fertilité du sol

et sur la richesse des essences forestières. On y a trouvé des gisements minéraux de la plus grande richesse, entr'autres des indices de cinabre et de cuivre. Puis je lisais, au milieu des applaudissements de la Chambre, cette lettre de M. Boulet :

"St-Magloire, 10 mars 1884.

" Monsieur,

" Je vois par les journaux que vous travaillez, vous et vos amis, à la future construction d'un chemin de fer qui devrait passer sur la frontière sud des comtés de Beauce, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska. C'est une belle œuvre patriotique, une heureuse idée qui aurait dû trouver sa réalisation depuis des années.

" Et voici pourquoi :

" En arrière des comtés nommés plus haut, il y a une vallée magnifique qui se prête admirablement à la construction d'une voie ferrée ; il n'y a ni côtes, ni rochers. Partant de Metgermette en descendant vers Edmunston, on trouve toujours la plaine unie et fertile. La compagnie qui voudrait y construire un chemin de fer trouverait tous les matériaux sur les lieux. Partout il y a des beaux cèdres, de l'épinette rouge.

" Il est impossible de trouver ailleurs de plus belles terres ; je suis certain d'après ce que j'ai vu moi-même et ce que j'ai pu visiter avec l'intention d'y diriger la colonisation, qu'il n'y a pas de différence entre cette belle vallée de Daaquam et celle de la Beauce. Partout on trouve des rivières et des lacs, partout on rencontre de beaux pouvoirs d'eau pour manufactures et moulins. Il faudrait bien peu d'efforts, il me semble, pour diriger la colonisation vers cette zône fertile.

" Partout sur les bords des rivières et dans la plaine j'ai vu de magnifiques terres. On peut en juger par les essences fruitières qui y croissent en abondance. Partout on cueille la gadelle sauvage ; la groseille, la cerise, les rosiers et la vigne sauvage réussissent en abondance. On dirait d'un jardin. Le foin bleu y abonde, et quelques colons vont le couper et l'enlever pour leur utilité.

" Si on laisse le bord des rivières pour s'enfoncer à un ou deux milles dans la forêt, on y rencontre les plus beaux bois. L'érable, le merisier, le frêne, l'orme, le bouleau, l'épinette rouge et blanche, un peu de pin, beaucoup de beaux cèdres, tout cela est en abondance. On ne rencontre pas de montagnes ; seulement, au milieu de la vallée il y a une légère élévation de terrain.

" Pourquoi nos gouvernants ne dirigeraient-ils pas la colonisation de ce côté-là ? Nous pouvons y établir de magnifiques paroisses, ou des mil-

liers de Canadiens-Français trouveraient sinon l'abondance, du moins l'existence aisée et confortable.

" Le sol se prête très bien à toute espèce de culture. Tous les grains viendraient à merveille, et le foin s'y récolterait en abondance. Le climat est plus doux que celui du Nord et du Saguenay. Nous n'aurions pas à redouter les vents froids qui désolent ces régions. De partout surgissent des points de vue admirables ; la chasse et la pêche y sont inépuisables.

" Le gouvernement devrait, avant tout, encourager la compagnie de chemin de fer qui voudrait passer par ce pays, qui est une des plus belles parties, sinon la plus belle et la plus fertile de la province de Québec.

" Pourquoi, par exemple, ne pas faire relever les lignes des cantons de ces régions, surtout celui de Daaquam, et cela au printemps ? Pourquoi ne pas mettre quelques milliers de piastres, cet été, à la construction d'une route qui traverserait le centre de ce canton et permettrait aux colons de s'y établir de suite ? Que le gouvernement se rende à ce désir ; tous les curés voisins ont promis d'envoyer des colons dans ce merveilleux pays.

" Dans quelques années d'ici, on verrait de ce côté, de belles et riches paroisses canadiennes françaises. Il ne reste plus qu'une voie de salut pour le Canada français, s'il tient à conserver sa religion, sa langue et sa nationalité : c'est la colonisation. Qu'on s'engage hardiment dans cette voie, et vous verrez bientôt notre chère patrie prendre du prestige et garder sa force.

" Partout ailleurs, on voit des étrangers s'emparer de notre pays, et nous, les enfants du sol, nous resterions inactifs ? Non. Aidons aux nôtres dans leurs travaux : ouvrons leur des chemins, et vous verrez bientôt des milliers de bras travailler pour l'agrandissement de la patrie et veiller à sa défense et à son honneur.

" Mon cher monsieur, voici à peu près tous les renseignements que je puis vous donner sur cette partie du pays, que vous représentez. Travaillez fortement en notre faveur, et Dieu fera le reste.

" Servez-vous de ces notes si elles peuvent vous aider en quelque chose, et excusez ce qu'elles peuvent avoir de défectueux ; je suis loin d'être un écrivain.

" Les plus sincères amitiés de votre dévoué,

J.-B.-G. BOULET, Ptre."

Déjà, en 1860, M. Audet, celui qui était chargé d'ouvrir le chemin Mailloux, disait dans son rapport que les terres situées sur ce chemin étaient bonnes généralement, et qu'elles devenaient supérieures à mesure qu'on approchait de la vallée de la rivière St-Jean. Il assurait cependant que le tracé du chemin Mailloux ne se trouvait pas au milieu des terrains les plus avantageux ; que c'était dans les rangs situés plus en arrière que se trouvaient les plus belles terres, et qu'il y en avait une étendue très considérable. Il ajoutait : ce sont de belles et de bonnes terres. Les pouvoirs d'eau sont sans nombre ; le climat est plus doux sur le versant des montagnes du sud que sur les bords du St-Laurent. Un marché est auprès pour les produits, dans les chantiers que font les Américains de l'autre côté de la frontière. Les rivières sont profondes et navigables pour de petits bateaux qui mettront les colons en rapports journaliers avec Madawaska, le Long Sault, St-Jean et Fredericton, outre le débouché ordinaire et la proximité du marché de Québec. Les rivières Daaquam, St-Jean et plusieurs autres, sans compter un grand nombre de lacs, sont poissonneuses."

Voilà des renseignements qui, à 24 ans de distance, sont confirmés par la lettre du Révd M. Boulet, curé de St-Magloire. Cette lettre, belle, patriotique, touchante, résume en peu de mots les ressources agricoles, minérales et forestières que Lévis et Québec pourraient retirer de ce pays laissé à lui-même, de cette *terra incognita*.

Emparons-nous du sol ! Telle était la devise de nos pères, telle doit être la nôtre.

Lorsque je reçus la lettre du curé Boulet, un homme distingué, mort depuis, hélas ! M. Auguste Achintre était chez moi. Il se mit alors à me parler de nos pères et des temps reculés de la colonie.

—Pour qui connaît aujourd'hui, me disait-il, la topographie des lieux, la nature du pays, les dangers à prévenir, les ennemis à combattre, les établissements à créer, tous les obstacles qu'il fallait vaincre en ce Canada alors inconnu, lequel de ceux-là oserait mettre en doute les qualités des colons, l'aptitude de la race, l'habileté de l'administration française à cette époque.

Que l'on jette un coup d'œil sur la carte du Bas-Canada, et que l'on y suive depuis l'origine jusqu'à nos jours, le développement de l'idée qui présida à la création des groupes, au choix des localités, des premiers villages, à cette disposition savante des lignes d'etablissement courant parallèlement au fleuve et gagnant les profondeurs par séries de rangs disposés en échelons, comme les régiments d'un corps d'armée à la veille d'une grande bataille.

Assurer ses derrières et ses ailes, et prendre le fleuve comme base d'opération telle fut l'idée de jadis. Elle reste encore de nos jours la meilleure des tactiques, soit au point de vue de la guerre, soit au point de vue de la colonisation.

Ainsi me parlait mon vieil ami Achintre.

Cette tactique, notre devoir est de la continuer en étendant la colonisation des rives du St-Laurent à la frontière du Maine. Représentant un des comtés du sud de la province, j'ai fait mon devoir alors en attirant l'attention du gouvernement sur cette belle partie de notre pays. Une voie ferrée suffirait pour donner à l'agriculture, au commerce, à l'industrie, une région merveilleuse où le climat est plus doux qu'au nord et au Saguenay.

En préconisant le sud, je suis loin de vouloir nuire aux efforts faits pour coloniser la Lièvre, la Rouge, le Mattawan, le Nord, le lac Témiscamingue et le lac St-Jean.

Non ! Dans notre beau pays il y a place pour tous.

La province de Québec a une superficie de 120,764,651 acres.

Sur ce grand total il y a 12,625,877 acres de terrains occupés ; 6,410,264 acres de terrains améliorés ; 4,144,984 acres de terrains cultivés ; 2,207,422 acres en pâturages et 54,858 acres en jardins et en vergers. Reste comme grand total 108,138,774 acres de terre qui sont nexploités.

En face de ces richesses latentes que nous avons sous la main, il est bien permis de se demander :

—Pourquoi la terre se repose-t-elle aussi terriblement chez nous ? Reste à savoir si quelque moisson gigantesque sortira de ce grand loisir.

Ces moissons gigantesques, vous pouvez les faire germer, vous pouvez les forcer à sortir du sol. Encouragez la construction d'une voie ferrée en arrière des comtés de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska, Dieu et la race canadienne-française feront le reste !

Le jour où l'Assemblée législative acceptait unanimement ma résolution, je lui donnais aussi communication d'une lettre du Dr. LeSage, député alors de Dorchester aux Communes du Canada.

" Vos résolutions de chemin de fer, m'écrivait-il, expriment un désir qu'entretenaient depuis longtemps ceux qui réellement ont à cœur l'avancement de la colonisation de nos belles terres situées dans ces vallées admirables et malheureusement si peu connues. Vous faites bien. Il y a urgence. Il faut attirer l'attention des gouvernements fédéraux et locaux sur la localisation de cette ligne courte par la voie que vous indiquez, *viâ* Québec aux provinces maritimes. Voici, d'après moi, le tracé que devrait suivre cette ligne projetée, pour atteindre ces résultats. Vous pouvez d'ailleurs suivre facilement ce tracé sur la carte des chemins de fer et en arriver à mes conclusions.

" De Lévis vous suivez la rivière Etchemin, puis, faisant sud-est, le chemin de fer projeté poursuivrait sa course le long de la rivière Famine, de là il rejoindrait la rivière d'Aaquam, atteindrait bientôt la rivière St-Jean qu'il suivrait constamment jusqu'à St-Jean du Nouveau-Brunswick, traversant ainsi dans sa course, les comtés de Beauce, Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska, Témiscouata, où il se souderait au chemin de fer d'Edmunston à St-Jean.

" La distance calculée est d'environ 340 milles en tout. Sur ce, il y aurait à déduire les chemins déjà construits, tant ici que dans le Nouveau-Brunswick.

" En acceptant ce projet, nous aurions le Pacifique entièrement sur le sol canadien. Il passerait à travers de superbes terres qu'il ouvrirait à la colonisation : il nous donnerait ainsi la ligne la plus courte pour gagner l'Atlantique, et il assurerait en tout temps le commerce de cette immense voie ferrée à Québec.

" La ligne que nous indiquons tous deux est la première qui ait été explorée il y a 50 ans, et c'était réellement la direction que l'Intercolonial aurait dû suivre. Elle est la plus avantageuse. On voit encore les vestiges des explorations faites par les ingénieurs royaux à cette époque.

" Vos résolutions comportent un but pratique : vous ne serez pas isolé dans ce mouvement généreux et bien pensé. Le mouvement que vous provoquez a une actualité plus qu'ordinaire. Vous devez l'agiter, non comme question locale, mais bien comme question d'intérêt général. Il faudrait des explorations.

" Je demeure,

" Votre tout dévoué,

(Signé) Dr C. LeSage, M. P."

En même temps que cette lettre m'arrivait celle-ci :

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER DE LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Bureau des Ingénieurs, Québec, 7 juin 1884.

M. FAUCHER DE SAINT-MAURICE,
M. P. P.,
Québec.

Cher Monsieur,

" J'ai lu avec beaucoup d'intérêt vos résolutions concernant votre " chemin de fer de colonisation, et je les approuve sous tous les rap- " ports.

" On peut construire une ligne excellente sur le parcours général que " vous indiquez, à partir de la station de la jonction de la Chaudière, " sur la voie du chemin de fer du Grand Tronc, *viâ* la rivière et le lac " Etchemi" jusqu'à la frontière, ce qui fera en tout une distance d'à " peu près cent milles.

" Malheureusement, à cet endroit, la ligne atteindrait le territoire " américain et se prolongerait au nord de la rivière St-Jean, sur un " parcours d'à peu près vingt milles, et la longerait sur une distance de " 70 milles, comme vous le constatez en consultant la carte.

" Il est possible de construire une ligne dans les limites du territoire " canadien, mais comme les cours d'eau semblent tous prendre nais- " sance dans cette direction, je crois que le pays est montagneux. On " ne pourra, du reste, s'assurer de ce fait qu'en faisant un examen du " terrain.

" Je suis tout à fait de votre avis, quand vous dites qu'on peut cons- " truire un chemin de fer praticable en passant sur le territoire canadien, " ce qui serait d'un grand avantage pour les comtés dont vous parlez " dans votre lettre.

" J'ai l'honneur d'être, etc.,

A.-L. LIGHT,
Membre du bureau des Ingénieurs de Londres. "

L'avenir de la province de Québec est intéressé dans cette grande question ; de sa réussite dépend le sort d'un grand nombre de paroisses nouvelles, et l'exploitation de la contrée la plus riche et la plus ignorée de notre pays.

A peu près vers cette même époque, un autre apôtre de la colonisation, le curé du Cap St-Ignace, m'écrivait ainsi à ce propos, et il est

bon de s'appuyer sur de pareilles autorités. Cette lettre a fait dans le temps le tour de la presse :

Monsieur,

" Permettez-moi de vous féliciter de l'initiative que vous avez prise pour la construction d'une voie ferrée au sud des comtés de Bellechasse, Montmagny, etc., etc.

" Cette construction est le seul moyen efficace pour coloniser les cantons avoisinant le chemin Taché. Bien des efforts ont déjà été faits pour diriger le trop plein de nos vieilles paroisses vers ces cantons, et jusqu'ici le succès n'est pas très florissant. On trouve les communications trop difficiles ; et le goût prononcé que nos jeunes gens ont déjà pour la république voisine augmente encore la lenteur dans l'exécution de nos plans de colonisation.

" Pourtant, monsieur le député, il y a dans ces cantons place pour plusieurs paroisses et les terres sont excellentes. Pour ne parler de ce que je ne connais, je puis dire que la mission de Ste-Apolline, dans Patton, promet de devenir une florissante paroisse, et que le canton Talon qui avoisine les lignes offre encore un établissement plus avantageux Mais....il faut s'y rendre ; il faut en sortir de temps en temps ; il faut voir devant soi un débouché pour les produits ; il faut donner aux colons les moyens de profiter des bois de toute espèce qu'ils ont sur leurs lots et, n'avoir sous les yeux qu'une mauvaise route de 7 et 10 lieues : c'est une perspective peu encourageante ! De tous côtés, on entend dire :—Si le chemin de fer passait par là, la colonisation marcherait rapidement.

" Oui, M. le député, le chemin de fer, voilà le grand engin colonisateur. Que seraient encore les Cantons de l'Est sans le Grand-Tronc ? Pourquoi tous ces réseaux de chemin de fer qu'on entreprend dans le Nord ? Dans le but de coloniser et d'enraciner sur notre sol les enfants du pays qui nous quittent pour l'étranger. Il faut aussi aux beaux comtés de la rive-sud un grand chemin de colonisation. Le gouvernement est trop éclairé pour ne pas comprendre et favoriser cette entreprise patriotique. La zône d'habitations est trop rétrécie sur cette rive du sud ; il faut qu'elle s'étende jusqu'à la frontière des Etats-Unis. Il y a place pour des milliers d'enfants du sol, qui un jour formeront sa force et sa richesse. Mais pour atteindre plus vite ce but désiré :

" Allons-y en chemin de fer !

" Bien à vous,

N.-JOS. SIROIS, Ptre."

La lecture de cette lettre et quelques conversations que j'eus avec lui dans le temps, engagèrent un arpenteur distingué, M. Henry O'Sullivan, à me transmettre de précieux documents sur la ligne projetée de chemin de fer, que les députés de la rive-sud voudraient voir construire. Je donne ici la traduction de l'un de ces documents.

" J'ai l'honneur de vous informer, me disait-il, qu'en inspectant certains arpentages dans le district de Montmagny, conformément aux instructions de l'honorable commissaire des Terres, j'ai découvert une route qui, j'en ai la confiance, devra avoir pour résultat d'assurer une immense amélioration sur toute autre ligne explorée jusqu'à ce jour pour raccorder le réseau des chemins de fer du Nouveau-Brunswick à l'Intercolonial, au Grand-Tronc et au chemin de fer du Pacifique canadien à Québec.

" La course de cette route suit à peu près la ligne droite entre Québec et Edmunston. Elle traverse la ligne de partage des eaux entre le St-Laurent et la rivière St-Jean, dans une cèdrière unie, à la tête de la rivière Noire.

" Muni de deux baromètres anéroïdes rectifiés et très justes, j'ai fait un examen minutieux de cette ligne depuis Québec jusqu'à un endroit sur la rivière Noire, situé environ deux milles au-delà de la ligne de partage des eaux plus haut mentionnée, et je puis dire en toute sûreté que sur ce parcours on peut localiser un bon tracé avec des rampes n'excédant pas trente à quarante pieds au mille, et de légers travaux de terrassements. Je crois qu'une exploration soignée aurait pour résultat de démontrer un maximum de rampes de trente pieds au mille.

" A partir de l'endroit où j'ai fini mon exploration, il ne peut pas y avoir d'obstruction, car l'eau coule avec un courant uniforme dans la rivière Noire et la rivière St-Jean jusqu'à Edmunston, et, généralement, en ligne droite sur une distance d'environ 90 milles. Il n'y a qu'une chute d'à peu près quinze pieds dans la rivière Noire ; il n'y en a pas du tout dans la rivière St-Jean. Une paire de chevaux peut remorquer un bac chargé de cent barils de farine à partir d'Edsmunston et en remontant la rivière St-Jean jusqu'au confluent de la rivière Daaquam, distance de plus de cent milles.

" La nature du pays est favorable à la construction de chemins de fer : les pentes sont généralement douces, le versant des collines uniformes, et il y a peu, s'il y en a, d'affleurements de rocs solides ; par conséquent, on peut trouver sur ce parcours des rampes faciles, n'exigeant que de légers travaux de terrassements.

" D'Edmunston à St-Jean, comme la ligne suit la rivière sur un parcours de 233 milles, qui ne présente qu'environ 500 pieds de pente, on pourrait améliorer à volonté les rampes trop raides qui peuvent se rencontrer sur le chemin de fer actuellement en exploitation, de sorte qu'on pourrait établir un chemin de fer de première classe pour le transport du fret sur toute la distance comprise entre Québec et St-Jean.

" Par cette ligne, la distance de Québec à Edmunston n'excèderait pas 155 milles, ou de 40 à 50 milles de moins que par la voie de l'Intercolonial et de l'embranchement de la Rivière du-Loup à Edmunston, et les rampes peuvent être réduites à moins de la moitié de ce qu'elles seront sur cet embranchement.

" Cette ligne rendrait accessible et ouvrirait une vaste étendue de terrains cultivables et bien boisés qui se trouvent dans les comtés de Dorchester, de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, et en touchant à la rivière St-Jean à son confluent avec la rivière St-François, amènerait aux marchés canadiens et au port de Québec les riches produits forestiers d'environ 3,000 milles carrés du territoire des Etats-Unis égoutté par la rivière St-Jean, et par son tributaire la rivière Allaguash.

" En construisant la ligne de raccordement de Ste-Thérèse, la distance d'Ottawa à St-Jean par le chemin de fer du Pacifique, par la ligne en question et par les chemins de fer actuels du Nouveau-Brunswick, serait environ de 642 milles ; ce qui n'excède que d'une quarantaine de milles la longueur des lignes les plus courtes exploitées jusqu'à ce jour. En outre la supériorité des rampes et de l'alignement compenserait, et de beaucoup, cette augmentation de distance.

" Au point de vue du prolongement de la ligne-artère du Canada vers l'Est jusqu'à Louisbourg, cette ligne, avec les 40 milles de chemin de fer du Nouveau-Brunswick entre Edmunston et le Grand Sault, et de ce point par une ligne directe jusqu'à Moncton, formerait une distance d'Ottawa à Moncton et à tous les points de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et du Cap-Breton, de 50 à 75 milles plus courte que n'importe quelle autre ligne praticable explorée jusqu'à ce jour.

" Durant la session du Parlement Fédéral de 1885, on a représenté la contrée située entre le Grand Sault et Moncton comme étant impraticable pour la construction d'un chemin de fer. Les derniers rapports et les meilleurs que nous ayons sur cette contrée sont contenus dans le compte-rendu que M. Sandford Fleming a fait sur les explorations du

tracé de l'Intercolonial. Il prouve le contraire. On a constaté que cette contrée est toute praticable, à l'exception de quelques milles aux sources des rivières Miramichi et Tobique. Même là, M. Fleming dit qu'il y a raison d'espérer qu'une exploration soignée aurait pour résultat de démontrer qu'on peut trouver là un tracé praticable *aussi bien qu'ailleurs.* [1]

" Je crois réellement que cette ligne directe peut devenir un chaînon important de la ligne-artère du Canada. J'ai étudié la question, j'ai pris quelques notes sur tout ce sujet, j'ai préparé quelques tableaux de distances, etc., que je serai heureux de vous transmettre quand vous le désirerez.

" Cette ligne possède des avantages particuliers qui n'ont besoin que d'êtres exposés pour assurer sa construction, même comme chemin commercial ou comme chemin de colonisation.

" Le sol est riche et cultivable le long de toute la ligne, à un mille et demi de ce sommet et à une hauteur de 200 à 300 pieds au-dessus du sommet de cette ligne, sur la ligne de partage des eaux qui vont au St-Laurent et à la Baie de Fundy, on a fait l'automne dernier (1886) de magnifiques récoltes de blé, d'avoine, d'orge, de pommes de terre, etc Il est donc utile de dire que si ce chemin de fer était construit, les terres qui sont maintenant inoccupées et qui se vendent trente cents l'acre, seraient bientôt prises avec plaisir à cinq et même à dix fois ce prix, et qu'une chaîne non interrompue d'établissements s'étendrait en peu de temps de Québec à Edmunston.

" Si l'on fait passer l'embranchement de la Rivière-du-Loup par la vallée de la rivière St-François, qui est son tracé naturel, cela donnerait au besoin une voie passant sans interruption par le territoire canadien, mais augmenterait la distance de Québec à Edmunston de 60 à 70 milles comparativement à la ligne droite.

" Avec ce chemin de fer passant par la rivière Noire et un pont à Québec, la vallée de la rivière St Jean deviendrait bientôt pour le commerce de Québec un pays d'alimentation (*back country*) non moins important que celle du Lac St-Jean, pour laquelle cette ville a fait tant de sacrifices.

" Quant au pont sur le St-Laurent à Québec, quelques-uns entretiennent la curieuse idée qu'il ne ferrait que nuire au commerce de notre port, en entraînant tout à Halifax.

(1) Consultez à ce propos le rapport de M. Fleming aux pages 30, 32, 58, 62, 63, 64, 69, 70, 75, 76, 142 et 143.

" Québec est éloigné d'Halifax d'environ 678 milles par le chemin de fer Intercolonial, et d'environ 530 milles par la voie la plus courte possible.

" Québec est éloigné de Liverpool de 2,900 milles.

" Halifax est éloigné de Liverpool de 2,855 milles.

Différence en faveur d'Halifax, seulement de 45 milles.

" Mais le projet soumis est plus court à partir de Québec, de sorte qu'on peut dire que Québec et Halifax sont à la même distance de Liverpool.

" Ceci étant le cas, l'idée que Québec peut éprouver du tort de la part de Halifax ou de tout autre port des provinces maritimes, tant que son port est ouvert à la navigation, équivaut à dire que l'on peut trans porter pour rien, sur un parcours de 500 à 600 milles de chemin de fer, les marchandises et les voyageurs.

" Sans un pont à Québec, le réseau des chemins de fer du Canada est incomplet, et nos ports de l'Est sont condamnés fatalement à rester déserts.

" Il y des millions et des millions d'acres de bonnes terres cultivables, bien boisées, bien égouttées dans la partie orientale de la province de Québec, ainsi que dans le nord et le centre du Nouveau-Brunswick. Elles ne sont pas habitées et elles n'ont pas de chemin.

" L'étendue de terrains cultivables qui serait traversée par cette ligne entre le Grand Sault et Moncton, terrains qui ne sont pas colonisés à raison du manque de voies de communication par terre ou par eau, est immense.

" Cette ligne passerait aussi à 15 ou 20 milles des vastes houillières du Grand Lac où l'on a déjà localisé un bon tracé de chemin de fer.

" Le grand avantage de cette ligne, c'est que sur tout son parcours d'Ottawa à St-Jean, il n'y a qu'une seule ligne terminée, au lieu qu'il y en a cinq ou six sur la ligne de Sherbrooke à Mattawamkeag.

" Nous avons nominalement le terminus d'été du chemin de fer canadien du Pacifique à Québec, mais pour l'avoir réellement et pratiquement, il nous faut avoir un moyen de communication directe par chemin de fer avec la rive-sud.

" La construction de ce chemin de fer de Québec à Edmunston déterminerait la construction du pont, en un mot ferait revivre le commerce et la prospérité de Québec."

Ainsi s'exprime M. O'Sullivan dans le rapport que je lui ai demandé et que j'ai pris plaisir à faire traduire pour la Société de Géographie de Québec.

Je ne voulus pas en rester là. J'écrivis à cet arpenteur pour le remercier de ses renseignements et pour lui en demander d'autres.

Sur ces entrefaites, certains calculs étaient livrés au public à propos de la construction du pont de Québec ; l'ingénieur en chef des chemins de fer de la province, M. Light, transmettait un état approximatif des revenus annuels que rapporterait cette construction indispensable. J'en donne une traduction. Ces chiffres sont basés sur le mouvement des différents trains des lignes suivantes :

" Chemins de fer Intercolonial, Québec Central, Grand-Tronc et Chemin de fer du Nord.

" 264 wagons par jour, ou 82,632 wagons par année à $4. . . . ."	$320,528
" Dépenses annuelles pour l'entretien du pont, réparations, etc.	50,000
" Surplus pour rencontrer l'intérêt et le fonds d'amortissement.	$270,528

(Signé) A.-L. LIGHT. "

De son côté, un autre ingénieur de renommée, M. W. Shanly, M. P., calcule que la moyenne par jour serait une circulation sur le pont projeté de 160 wagons allant à l'Est, et de 40 wagons allant à l'Ouest : soit 200 wagons par jour à $4, donnant un total de $800 par jour, ce qui équivaudrait à un revenu annuel pour 313 jours de $250,400.

M. C. A. Scott fait remarquer à son tour que ces calculs faits pour six chemins de fer sont fort raisonnables, et qu'ils sont peut-être au-dessous de la moyenne. Trois chemins de fer, dit-il, à eux seuls, font passer quotidiennement à peu près 1300 wagons sur le pont Victoria.

Pourquoi n'en serait-il pas ainsi du trafic sur le futur pont de Québec ? Mais revenons à mes notes pour servir à la colonisation, au commerce et à la construction d'un chemin de fer destiné à developper les ressources qu'offrent les terres situées près de la frontière du Maine.

Mis de nouveau en demeure, M. Henry O'Sullivan me répondit par la lettre suivante :

Lorette, 14 août 1886.

A Monsieur N. FAUCHER DE ST-MAURICE, M. P. P., Québec.

Monsieur,

" J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 courant, par laquelle vous me demandez de vous faire un exposé des principales raisons qui m'ont engagé à préconiser comme je l'ai fait, les avantages qu'offrirait une voie ferrée entre Québec et Edmunston, passant par les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, L'Islet, Kamouraska, etc.

" En réponse, je dois vous dire que les avantages que procurerait au pays tout entier la construction de cette importante voie ferrée, sont trop nombreux et trop variés pour qu'il me soit possible de vous en donner une idée complète dans une simple lettre ; néanmoins, je m'efforcerai de vous faire un résumé des principaux de ces avantages.

" Cette voie ferrée s'impose, parceque les raisons suivantes sont urgentes :

" 1. Pour assurer l'union des provinces de l'est et de l'ouest du Dominion, et aussi pour établir entre elles des relations commerciales, l'artère principale (*trunk line*) de notre réseau de voies ferrées devrait être prolongée jusqu'à nos ports d'hiver sur l'Atlantique en suivant la ligne la plus courte et la plus directe, ligne offrant des pentes et rampes faciles, ligne qui permettrait de transporter économiquement la surabondance des produits agricoles de l'ouest vers l'est.

" Les mêmes trains qui auraient apporté ces produits pourraient, en s'en retournant vers l'ouest, transporter la houille des mines inépuisables des provinces maritimes, et répandre ainsi, sur nos marchés de l'intérieur, un combustible meilleur et plus économique que celui qui peut nous venir de l'étranger.

" 2. La ligne de Québec à Edmunston serait en quelque sorte le trait d'union qui mettrait le réseau des chemins de fer de la province de Québec en correspondance avec celui des voies ferrées du Nouveau Brunswick.

" 3. La partie nord du Maine étant privée de toute communication, soit par eau, soit par voie ferrée, avec la mer, du côté des Etats-Unis, les ressources forestières, agricoles et minérales de ce vaste territoire prendraient leur cours vers les marchés canadiens, et viendraient surtout alimenter le port de Québec.

" 4. Par la ligne projetée entre Québec et Edmunston et son prolongement de Grand Falls à Canaan, la distance entre Ottawa, Moncton et les principaux points du littoral de la Nouvelle-Ecosse, du Cap-Breton et de l'Ile du Prince-Edouard, serait de soixante-et-quinze milles environ plus courte que par aucun autre tracé déjà étudié.

" 5. D'après la connaissance que j'ai de cette partie du pays, je n'hésite pas à affirmer que si la ligne directe entre Québec et Edmunston et de là à Saint-Jean était construite, on pourrait, avec des machines d'égale force, y remorquer des charges doubles de celles que l'on pourrait remorquer sur la ligne Mattawamkeag.

" 6. Il est évident qu'aussitôt que le pont de Lachine sera terminé, il ne restera plus à Québec que le titre purement nominal de terminus du Pacifique canadien. Sans un pont sur le St-Laurent à Québec, le trafic du chemin de fer du Pacifique devra nécessairement, durant l'hiver, suivre la route qui le conduira le plus directement aux ports des Etats-Unis ; de plus, la distance de Lachine au littoral-Est des Etats-Unis est comparativement si courte, que le trafic, une fois habitué à cette route, s'y rendra aussi bien en été qu'en hiver, et nos ports de mer sur l'Atlantique resteront déserts tant qu'ils n'auront pas été mis en communication directe avec les chemins de fer de l'Ouest, par la voie projetée.

" 7. La prospérité des différentes voies ferrées qui viennent aboutir à Québec *dépend entièrement de l'avenir de celle-ci comme port de mer*. Avec un pont à Québec, la branche Lévis-Richmond du Grand-Tronc et le Québec-Central deviendraient les principales artères du trafic toujours croissant qui s'établierait entre la grande voie maritime du St-Laurent et les états de la Nouvelle-Angleterre ; mais, tant que ces deux lignes n'auront pas accès aux docks et aux bassins du port de Québec, et tant que ce dernier sera désert comme il l'est aujourd'hui, elles ne seront jamais autre chose que des voies d'intérêt local.

" 8. L'existence de cette ligne de jonction entre le réseau de Québec et celui du Nouveau-Brunswick contribuerait grandement à assurer la construction du pont de Québec. La direction générale que suivrait le

tracé de la ligne projetée étant celle des grands cours d'eau, il n'y aurait pas de travaux de terrassement coûteux à faire et les ouvrages d'art seraient, en général, de peu d'importance ; de plus, sur tout le parcours entre Ottawa et St-Jean, en passant par Québec et Edmunston, il n'y a qu'une seule ligne de faîte (*summit*) à traverser, tandis qu'il y en a six à franchir sur la ligne adoptée de Sherbrooke à Mattawamkeag.

" 9. La ligne projetée ouvrirait à la colonisation une vaste étendue de terres fertiles richement boisées dans les comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska ; et si elle était prolongée jusqu'à Moncton, comme tronçon du grand transcontinental canadien, elle ne pourrait manquer de donner naissance à plusieurs chemins ou embranchements qui favoriseraient l'exploitation des ressources agricoles et minérales de plusieurs milliers de milles carrés de terres fertiles dans les comtés de Témiscouata et Rimouski et au nord et à l'intérieur du Nouveau-Brunswick, terres qui sont inhabitées et complètement privées de moyens de communication.

" 10. Comme la ligne projetée passe à près de cent milles au sud de l'Intercolonial, à Métis, et à plus de cent milles au nord de la ligne de Sherbrooke et Mattawamkeag, et qu'elle traverse un pays fertile et très riche en essences forestières et en minéraux économiques, il semble qu'elle doive recevoir l'approbation et l'appui de tous.

" Dans le cas où vous désireriez obtenir de plus amples renseignements sur les distances et la topographie du pays traversé par la ligne projetée, je me permettrai de vous renvoyer aux plans, profils et rapports que j'ai déjà préparés sur ce sujet, à votre demande, documents qui sont déposés au Ministère des chemins de fer et au bureau des Terres de la Couronne.

" J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé) HENRY O'SULLIVAN,

Arpenteur et ingénieur civil,

Inspecteur des arpentages de la province de Québec."

Voilà de bonnes raisons, n'est-ce pas ? En outre, il est de la plus haute importance pour Québec, Lévis et les comtés du sud du St-Laurent que les belles terres qui s'étendent en arrière de Dorchester, Belle-

chasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, soient ouvertes à la colonisation. Or, le seul moyen d'y parvenir est de construire un chemin de fer. On comprend l'avantage qu'il y aurait pour la rive sud de réaliser ce projet.

Les comtés mentionnés plus haut sont traversés par trois grandes artères : le chemin Taché, le chemin Mailloux et le chemin Elgin.

D'après le *Guide du Colon*, il y aurait 47,005 acres de terres disponibles sur le chemin Taché. Ce chemin n'est qu'en partie parachevé. Il traverse " une partie du canton Buckland et Mailloux, dans le comté de Bellechasse ; les cantons Montminy et Patton, dans le comté de Montmagny ; ceux d'Arago, de Garneau et de Lafontaine, dans le comté de l'Islet ; ceux de Chapais, Painchaud, Chabot et Pohénégamook, dans le comté de Kamouraska ; ceux d'Armand, de Demers, de Hocquart et de Raudot, dans le comté de Témiscouata ; ceux de Bédard, de Chenier et de Duquesne, de Macpès, de Neigette, de Fleuriot et une partie de Cabot, dans le comté de Rimouski." Puis le chemin Taché aboutit au chemin Métapédiac.

L'idée de la création de ce chemin, me disait dernièrement M. Asselin, ancien député de Rimouski, appartient à l'un de nos anciens premiers ministres, à Sir Etienne Taché. Frappé par l'idée innée chez nos colons, et que m'exprimait plus tard d'une manière si éloquente M. Auguste Achintre, " sur la formation de lignes d'établissements courant parallèlement au fleuve et gagnant les profondeurs par séries de rangs disposés en échelons ", Sir Etienne avait voulu que le chemin Taché fût une ligne courant parallèle au chemin royal à une distance moyenne de 20 à 30 milles. Aujourd'hui, depuis Bellechasse jusqu'à Rimouski, inclusivement, des paroisses importantes se sont échelonnées sur cette ligne de bataile. D'ailleurs l'idée de coloniser est tellement forte, elle est tellement vivace sur la côte sud, qu'on s'est même emparé des voies militaires de Métapédiac et de Kent, pour les transformer, j'oserais dire, en chemin de colonisation.

Sur le chemin Mailloux—un nom de prêtre resté maintenant célèbre dans les annales du patriotisme canadien—il y a 8,900 acres de terres disponibles. Il part du chemin Taché, dans le canton de Mailloux, traverse ce dernier ainsi que les cantons de Roux, de Bellechasse et de Daaquam, dans le comté de Bellechasse, puis vient aboutir à la ligne provinciale.

2,500 acres de terres sont encore disponibles sur le chemin Elgin. Il part du fleuve St-Laurent, à St-Jean Port Joli, dans le comté de l'Islet,

traverse les seigneuries, passe dans la ligne de division entre les cantons Fournier, Ashford, Garneau, Lafontaine, Casgrain, Dionne, puis fait intersection avec le chemin Taché, entre les cantons de Garneau et Lafontaine.

Un jour, je causais avec un cultivateur de la fertilité du sol dans la région du chemin Taché.

—Pour vous en donner une idée, me disait-il, je vous avouerai que moi-même sur une terre que j'y possède, à une première semence, j'ai récolté 33 minots de seigle de la semence d'un peu plus d'un minot ; de la semence d'environ 4 minots de blé, j'en ai recolté 56. Vous voyez par là que ces terres ne le cèdent en rien aux terres de n'importe quelle autre partie du pays.

Et dire que dans la région où devra passer le chemin de fer projeté, région qui est la même que celle décrite par ce brave cultivateur, il y a de cinquante à soixante paroisses à créer !

Les notes suivantes que je détache du *Guide du Colon* peuvent servir à la cause que je défends. J'ajoute aux cinq comtés mentionnés ci-dessus, celui de Témiscouata, parce qu'il est compris dans la division de Grandville, division qui renferme le comté de Kamouraska.

Nom et résidence de l'agent. — Mode de communication.	Nom et étendue de l'agence.	Acres arpentés et non octroyés, dans chaque canton. Cantons.	Comtés.	Acres arpentés et en vente aux conditions d'établissement.	Prix par acre.	Acres arpentés et non en vente.	REMARQUES.
J. E. CAYOUETTE, Ste. Claire, Co. de Dorchester.	CHAUDIERE .... (partie de)	Buckland ..	Bellechasse et Dorchester .	2,764	30 c.	......	Généralement propre à la culture, bien que montagneux et rocheux.
Par chemin de fer (Québec-Central) de Lévis à Ste. Hénédine ; et delà, en voiture ordinaire jusqu'à Ste. Claire.		Cranbourne...	Dorchester..	12,535	"	......	Sol excellent ; en partie rocheux et inégal ; bois mêlé.
		Frampton	"	424	"	......	En général de qualité inférieure.
		Langevin.....	"	51,967	"	......	Sol généralement bon ; bois mêlé.
		Standon......	"	16,064	"	......	Terrain de bonne qualité, en général ; montagneux et rocheux par endroits ; on y trouve du bon bois de commerce.
		Ware	"	15,495	"	......	Sol de bonne qualité ; beaucoup de montagnes couvertes d'érable et d'épinette.
				99,249			
EUG. RENAULT, St. Thomas, Montmagny,	Montmagny	Ashburton....	Montmagny.	22,047	"	......	Terre propre à la culture dans les rangs D, E & Cie ; le résidu n'est guère colonisable ; épinette.
Chemin de fer (Intercolonial) de Lévis à Montmagny ; et, delà,	Comprend tous les cantons situés dans les comtés de Montmagny, l'Islet et Belle-	Bourdages....	"	17,357	"	......	Sol de qualité inférieure, rocheux et marécageux.
		Montminy	"	10,502	"	......	Sol bon, mais un peu rocheux.
		Patton	"	23,600	"	......	Terre très propre à la colonisation ; le bois franc prédomine ; on y trouve aussi l'épinette et le cèdre par endroits.

chemins ordinaires conduisant aux différentes parties de l'agence.	chasse, moins la partie du canton de Buckland qui se trouve dans le comté de Bellechasse.	Panet	"	42,629	"	Bonne terre ; accidenté ; érablières.
		Rolette	"	29,302	"	Sol de qualité médiocre ; peu de bons lots ; accidenté ; érablières.
		Talon	"	55.643	"	Rocheux et montagneux ; érablières
		Ashford	L'Islet	29.363	"	Plus de la moitié est impropre à la culture.
		Arago	"	25.337	"	Rocheux, bonne terre dans les derniers rangs ; érablières.
		Beaubien	"	9.929	"	A peu près tout impropre à la culture.
		Casgrain	"	24,220	"	Sol propre à l'agriculture ; épinette de valeur.
		Dionne		30.022	"	" " " "
		Fournier	"	22.247	"	A peu près la moitié propre à l'agriculture.
		Garneau	"	29.496	"	Terrain propre à l'agriculture.
		Lessard	"	5.927	"	Rocheux ; généralement impropre à la colonisation.
		Lafontaine	"	35.987	"	Bonne terre propre à l'agriculture.
		Leverrier	"	42,784	"	Rocheux et montagneux. Le bois franc prédomine.
		Armagh	Montmagny et Bellechasse.	20,619	"	Rocheux ; quelques bonnes terres propres à la colonisation.
		Daaquam	Bellechasse.	32,078	"	Sol de qualité supérieure pour former des établissements.
		Mailloux	Bellechasse et Montmagny.	12,786	"	" " " "
		Roux	Bellechasse.	25,442	"	Quelques montagnes ; généralement propre à l'agriculture.
		Bellechasse	"	19,867	"	Bonne terre propre à l'agriculture.
				567,184		

Nom et résidence de l'agent. — Modes de communication.	Nom et étendue de l'agence.	Acres arpentés et non octroyés, dans chaque canton.					REMARQUES.
		Cantons.	Comtés.	Acres arpentés et en vente aux conditions d'établissement.	Prix par acre.	Acres arpentés et non en vente.	
F. F. GAGNON. *	GRANDVILLE.	Armand	Témiscouata	20,893	30 c.	......	Terrain élevé, accidenté et rocheux; généralement impropre à la culture.
Rivière-du-Loup.	Comprenant tous les cantons et les terres non arpentées des comtés de Kamouraska et Témiscouata.	Bégon	"	20,063	"	......	Terrain assez plat; sol très-propre à la culture, excepté les premiers rangs qui sont rocheux.
Comté de Témiscouata.		Botsford.	"	26,394	"	......	Terrain élevé et ondulé, en général propre à la culture; bien boisé, surtout en bois franc.
Chemin de fer, de Lévis à la résidence de l'agent; et, de là, chemins ordinaires pour se rendre aux différentes parties de l'agence.		Bungay	Kamouraska	26,747	"	......	Sol généralement rocheux; les 3 premiers rangs cultivables par endroits. Bois mêlé, en partie détruit par le feu.
		Chapais	"	52,499	"	......	Très-accidenté et rocheux; il y a quelques lots colonisables sur le chemin Taché; bois franc.
		Chabot.	"	62,751	"	......	Très-accidenté et rocheux; il y a quelques lots colonisables sur le chemin Taché; bois franc.
		Cabano	Témiscouata	48,182	"	......	Terrain passablement accidenté. Sol excellent dans les 8 derniers rangs, un peu moins bon dans les 4 premiers. Beaucoup de bois franc et encore un peu de pin et d'épinette.
		Demers	"	24,888	"	......	Montagneux, mais propre à la culture, surtout sur le parcours du chemin Taché et dans le "Canton du Rapatriement."
		Denonville. ..	"	9,548	"	......	Accidenté, mais sol généralement bon, bien qu'un peu rocheux dans les trois premiers rangs.
		Escourt	"	43,238	"	......	Terrain uni et généralement propre à la culture.

	Ixworth......	Kamouraska	44,503	"	......	Montagneux dans toute son étendue; sol rocheux, mais propre à la culture dans les quatre premiers rangs et le long des rivières. Bois mêlé et encore en assez grande quantité.
	Pohénégamook	"	36,391	"	......	Terrain accidenté, rocheux, mais bon dans les vallées. Bien boisé; bois mêlé.
	Painchaud....	"	40,969	"	......	Sol assez bon sur le parcours du chemin Taché, mais de qualité inférieure ailleurs. Bien boisé dans les rangs supérieurs.
	Parke........	"	26,506	"	......	Sol onduleux et très-rocheux. Bois presque tout détruit par les feux.
	Packington. ..	Témiscouata	42,330	"	......	Bon sol propre à la culture. Bois mêlé; le bois franc prédomine.
	Raudot.......	"	33,283	"	......	Généralement uni et propre à la culture. Bois mêlé.
	Hocquart.....	"	10,812	"	......	Terrain élevé, un peu rocheux et très propre à la culture. Bois franc.
	Viger	"	7,637	"	......	Sol inégal et rocheux par endroits. Il reste encore un peu de bois franc.
	Whitworth....	"	39,579	"	......	Accidenté et rocheux; en général impropre à la culture. Bois mêlé, mais en partie brûlé.
	Woodbridge ..	Kamouraska	17,179	"	......	Sol variable, rocheux, surtout dans les quatre derniers rangs; les cinq premiers sont plus propres à l'agriculture. Bois presque tout brûlé.
	Robinson.....	Témiscouata	11,496	"	......	Sol bon; bien boisé.
			645,888			

* Par le décès de M. Gagnon, il a été remplacé par M. N. LeBel.

Quelques statistiques démontreront, mieux que des phrases, les richesses de ces comtés.

Kamouraska a une population de 22,181 âmes, ainsi répartie : occupants, 2,910 ; propriétaires, 2,743 ; fermiers, 155 ; employés, 12. Dans ce comté 205,549 acres de terre sont occupés : 122,733 acres sont améliorés : 72,529 acres sont sous culture ; 49,500 acres sont en pâturages ; 704 acres sont en jardins et en vergers.

L'Islet a une population de 14,917 habitants, divisée ainsi : occupants, 1,899 ; propriétaires, 1,705 ; fermiers, 178 ; employés, 16. Dans ce comté 170,127 acres de terre sont occupés : 85,362 acres sont améliorés ; 55,206 acres sont sous culture ; 29,475 acres sont en pâturages ; 81 acres sont en jardins et en vergers.

Montmagny a une population de 15,268 âmes, divisée ainsi : occupants, 1,520 ; propriétaires, 1,458 ; fermiers, 41 ; employés, 21. Dans ce comté il y a 121,541 acres de terre occupés ; 63,861 acres sont améliorés ; 39,363 acres sont sous culture ; 24,002 acres sont en pâturages ; 496 acres sont en vergers et en jardins.

Bellechasse a une population de 18,068 âmes, ainsi répartie : 2,460 occupants ; 2,359 propriétaires ; 90 fermiers ; 11 employés. Dans ce comté 233,055 acres de terre sont occupés ; 112,709 acres sont améliorés ; 72,244 acres sont sous culture ; 39,559 acres sont en pâturages ; 906 acres sont en vergers et en jardins.

Dorchester a une population de 18,710, divisée ainsi : occupants, 2,791 ; propriétaires, 2,637 ; fermiers, 146 ; employés, 8. Ce comté renferme 71,080 acres de terres occupés ; 125,394 acres de terres améliorés ; 77,422 acres de terre sous culture ; 47,329 acres de terres en pâturages ; 643 acres de terre en vergers et en jardins.

Entrons maintenant dans tous les détails de la statistique consacrée à ces comtés ; ils seront utiles à ceux qui veulent s'occuper de la création du chemin de fer projeté.

Le dernier recensement nous donne les chiffres suivants :

Kamouraska.

Chevaux, 3,733 ; poulains, 833 ; bœufs de travail, 556 ; vaches laitières, 10,049 ; autres bêtes bovines, 4,835 ; moutons, 18,685 ; cochons, 7,619 ; bétail tué ou vendu, 3,975 ; moutons tués ou vendus, 14,207 ; cochons tués ou vendus, 7 428 ; livres de laine, 62,186 ; boisseaux de blé du printemps, 93,270 ; de blé d'hiver, 87 ; d'orge, 34,561 ;

d'avoine, 214,494 ; de seigle, 24,221 ; de pois et fèves, 13,236 ; de sarrasin, 3,849 ; de maïs, 562 ; boisseaux de pommes de terre, 376,847 ; do de navets, 10,547 ; do d'autres racines, 11,747 ; tonneaux de foin, 20,877 ; boisseaux de graines de mil et de trèfle, 392 ; livres de beurre de ménage, 798,552 ; boisseaux de graines de lin, 2,546 ; livres de lin et de chanvre, 22,875 ; verges de drap et de flanelle de ménage, 105,988 ; do de toile de ménage, 54,756 ; boisseaux de pommes, 3,505 ; livres de raisin, 66 ; do sucre d'érable, 175,725 ; do de tabac, 41,922 ; do de houblon, 113 ; valeur des fourrures, $2,192. Pieds cubes de bois équarris : épinette rouge pour le commerce, 1,482 ; érable et mérisier, 48 ; autres bois, 70,888 ; billots de pin, 45,144 ; billots d'autre bois, 89,453 ; mâts et espars, 13 ; 22 milliers de douves ; 45 cordes d'écorce à tanner ; 45,048 cordes de bois de chauffage. Capital engagé $154,554 ; employés, 621 ; traitement annuel $80,944 ; valeur des matières premières, $228,767 ; valeur des articles produits, $398,019.

L'Islet.

Chevaux, 2,283 ; poulains, 369 ; bœufs de travail, 378 ; vaches laitières, 5,822 ; autres bêtes bovines, 3,204 ; moutons, 11,258 ; cochons, 4,406 ; bétail tué ou vendu, 1,886 ; moutons tués ou vendus, 6,537 ; cochons tués ou vendus, 6,017 ; livres de laine, 38,182 ; do de mil, 400 ; boisseaux de blé du printemps, 50,435 ; do blé d'hiver, 12 ; do orge, 21,994 ; do avoine, 144,774 ; do seigle, 11,812 ; do poids et fèves, 6,540 ; do sarrasin, 5,487 ; do maïs, 380 ; do pommes de terre, 362,135 ; do navets, 14,991 ; do autres racines, 14,019 ; tonneaux de foin, 15,497 ; boisseaux de graines de mil et de trèfle, 333 ; livres de beurre de ménage, 438,611 ; boisseaux de graines de lin, 1,217 ; livres de lin et de chanvre, 10,869 ; verges de drap et de flanelle de ménage, 52,520 ; do de toile de ménage, 20,318 ; boisseaux de pommes, 4,726 ; livres de raisin, 297 ; do sucre d'érable, 299,583 ; do tabac, 25,576 ; do houblon, 143 ; valeur des fourrures, $493. Pieds cubes de bois équarris : épinette rouge pour le commerce, 232 ; autres bois, do, 9,600 ; billots de pin, 1,859 ; billots d'autres bois, 150,640 ; mâts et espars, 4,737 ; 23 milliers de douves ; 72 cordes d'écorce à tanner ; 29,797 cordes de bois de chauffage. Capital engagé, $111,403 ; employés, 366 ; traitement annuel, $31,057 ; valeur des matières premières, $175,379 ; valeur des articles produits, $259,094.

Montmagny.

Chevaux, 2,170 ; poulains, 359 ; bœufs de travail, 325 ; vaches laitières, 5,785 ; autres bêtes bovines, 4,170 ; moutons, 8,940 ; cochons, 5,706 ;

bétail tué ou vendu, 1,817 ; moutons tués ou vendus, 5,371 ; cochons tués ou vendus, 5,262 ; livres de laine, 32,323 ; do de mil, 120 ; boisseaux de blé du printemps, 28,528 ; do blé d'hiver, 5 ; do orge, 18,868 ; do avoine, 167,778 ; do seigle, 5,718 ; do pois et fèves, 4,650 ; do sarrasin, 11,543 ; do maïs, 348 ; do pommes de terre, 210,847 ; do navets, 9,446 ; do autres racines, 44,857 ; tonneaux de foin, 18,868 ; boisseaux de graines de mil et de trèfle, 785 ; livres de beurre de ménage, 382,953 ; boisseaux de graines de lin, 1,310 ; livres de lin et de chanvre, 14,022 ; verges de drap et de flanelle de ménage, 35,460 ; do toile de ménage, 24,292 ; boisseaux de pommes, 4,104 ; livres de raisin, 170 ; do sucre d'érable, 127,877 ; do tabac, 26,553 ; do houblon, 166 ; valeur des fourrures, $681. Pieds cubes de bois équarris : pin rouge, 45 ; chênes de commerce, 66 ; do épinette rouge, 1,547 ; do érable et merisier, 1,752 ; do autres bois, 106,385 ; billots de pin, 3,994 ; billots d'autres bois, 157,483 ; mâts et espars, 303 ; 24 milliers de douves ; 300 cordes de lattes ; 52 cordes d'écorce à tanner ; 21,016 cordes de bois de chauffage. Capital engagé, $134,983 ; employés, 428 ; traitement annuel, $44,308 ; valeur des matières premières, $165,617 ; valeur des articles produits, $323,119.

BELLECHASSE.

Chevaux, 2,760 ; poulains, 384 ; bœufs de travail, 2,613 ; vaches laitières, 7,811 ; autres bêtes bovines, 6,090 ; moutons, 13,454 ; cochons, 6,892 ; bétail tué ou vendu, 2,328 ; moutons tués ou vendus, 7,166 ; cochons tués ou vendus, 7,476 ; livres de laine, 40,266 ; do de mil, 742 ; boisseaux de blé du printemps, 17,972 ; do blé d'hiver, 56 ; do d'orge, 20,038 ; do d'avoine, 267,799 ; do seigle, 17,209 ; do pois et fèves, 7,172 ; do sarrasin, 67,908 ; do maïs, 581 ; do pommes de terre, 278,051 ; do navets, 14,352 ; do autres racines, 12,573 ; tonneaux de foin, 23,654 ; boisseaux de graines de trèfle et de mil, 836 ; livres de beurre de ménage, 510,376 ; boisseaux de graine de lin, 1,870 ; livres de lin et chanvre, 18,567 ; verges de drap et de flanelle de ménage, 50,672 ; do de toile de ménage, 36,781 ; boisseaux de pommes, 7,501 ; livres de raisin, 46 ; do sucre d'érable, 259,691 ; do de tabac, 39,840 ; do houblon, 70 ; valeur en fourrures, $558. Pieds cubes de bois équarris : pin blanc, 156 ; chêne, 36 ; épinette rouge, 2,163 ; noyer tendre, 358 ; autres bois, 62,229 ; billots de pin, 580 ; billots d'autres bois, 103,296 ; mâts et espars, 10 ; 69 milliers de douves ; 241 cordes d'écorce à tanner ; 42,519 cordes de bois de chauffage. Capital engagé, $115,098 ; employés, 338 ; traitement annuel, $33,482 ; valeur des matières premières, $174,956 ; valeur des articles produits, $263,664.

DORCHESTER.

Chevaux, 2,808 ; poulains, 378 ; bœufs de travail, 3,309 ; vaches laitières, 10,684 ; autres bêtes bovines, 7,324 ; moutons 17,170 ; cochons, 6,173 ; bétail tué ou vendu, 2,657 ; moutons tués ou vendus, 9,877 ; cochons tués ou vendus, 8,277 ; livres de laine, 50,646 ; do de mil, 1,282 ; boisseaux de blé du printemps, 17,138 ; do blé d'hiver, 26 ; do orge, 31,572 ; do avoine, 352,874 ; do seigle, 3,104 ; do de pois et fèves, 10,473 ; do sarrasin, 35,077 ; do maïs, 276 ; do pommes de terre, 197,851 ; do navets, 18,727 ; do autres racines, 10,346 ; tonneaux de foin, 25,712 ; boisseaux de graine de mil et de trèfle, 1,170 ; livres de beurre de ménage, 697,428 ; boisseaux de graine de lin, 1,804 ; livres de lin et de chanvre, 22,501 ; verges de drap et de flanelle de ménage, 64,926 ; do de toile de ménage, 37,479 ; boisseaux de pommes, 1,725 ; livres de raisin, 226 ; do de sucre d'érable 248,945 ; do de tabac, 37,239 ; do houblon, 289 ; valeur des fourrures, $1,075. Pieds cubes de bois : pin blanc, 2,608 ; pin rouge, 2,600 ; épinette rouge, 5,891 ; érable et merisier, 10,550 ; autres bois, 187,841 ; billots de pin, 2,486 ; billots d'autres bois, 78,929 : mâts et espars, 20 ; 12 milliers de douves ; 88 cordes d'écorce à tanner ; 73,878 cordes de bois de chauffage. Capital engagé, $122,944 ; employés, 353 ; traitement annuel, $36,210 ; valeur des matières premières, $214,916 ; valeur des articles produits, $304,588.

Récapitulons cette nomenclature un peu monotone, il est vrai, mais qui peut être si utile aux hommes d'affaires, et à ceux qui désirent se rendre compte non-seulement des progrès que le pays a faits, mais encore des richesses qu'il s'engage à donner, pourvu qu'on le dirige dans la bonne voie.

D'après le dernier recensement, les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, ont produit, comme totaux :

Chevaux	13.754
Poulains...............................	2,321
Bœufs de travail........................	7,181
Vaches laitières........................	40,151
Autres bêtes bovines....................	25,623
Moutons................................	69,477
Cochons................................	30,796
Bestiaux tués ou vendus.................	12,663
Moutons tués ou vendus..................	43,158
Cochons tués ou vendus..................	34,460

Livres de laine	223,603
Livres de mil	2,550
Boisseaux de blé	257,343
do de blé d'hiver	186
do d'orge	127,033
do d'avoine	1,143,649
do de seigle	62,664
do de pois et fèves	42,071
do de sarrasin	123,863
do de maïs	2,247
do de pommes de terre	1,425,731
do de navets	68,063
do d'autres racines	91,542
Tonneaux de foin	104,608
Boisseaux de graines de mil et de trèfle	3,566
Livres de beurre de ménage	2,827,920
Boisseaux de graine de lin	8,747
Livres de lin et de chanvre	88,834
Verges de drap et de flanelle de ménage	309,566
Verges de toile de ménage	173,626
Boisseaux de pommes	21,661
Livres de raisin	805
do de sucre d'érable	1,089,621
do tabac	171,230
do de houblon	780
Valeur des fourrures	$5,999
Pieds cubes équarris :	
do pin blanc	2,764
do pin rouge	3,645
do épinette rouge	11,715
do érable et merisier	2,350
do noyer tendre	358
do autres bois	1,036,943
do billots de pin	53,963
do billots d'autres bois	129,801
do mâts et espars	5,473
Douves	69,000
Cordes de lattes	300
do d'écorce à tanner	498
do de bois de chauffage	212,228

Le capital engagé dans ces cinq comtés représentait en 1881 la somme de $638,982. Il y avait 2,106 employés recevant un traitement de $226,001. La valeur des matières premières était de $959,634, et la valeur des articles produits était de $1,548,484.

Ainsi que l'on peut s'en convaincre, je donne les renseignements statistiques les plus complets sur ces cinq comtés. Rien n'a été oublié, produits du sol, du verger, du jardin, de la forêt, de la ferme, du ménage, de l'industrie locale. On peut, dès maintenant, se rendre compte de ce que les comtés de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, de l'Islet et de Kamouraska ont produit par le passé, et de ce qu'ils promettent pour l'avenir.

Construisez-leur le chemin de fer projeté : avant dix ans, ils doubleront ces statistiques.

Voilà la vérité, et maintenant que vous la connaissez, allez-vous laisser dormir toute cette force latente ? Notre race a besoin d'expansion. Elle est forte, elle est exhubérante. L'avenir est à elle, mais notre devoir est de la pousser, de la grandir, d'assurer son avenir.

Ce que je veux, c'est étendre la paroisse, la PAROISSE, qui a toujours été le cœur de la Nouvelle-France. Faisons pour les solitudes qui courent en arrière de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska, ce que jadis Beaumont, St-Michel, St-Valier, St-Charles, St-Raphaël, St-Gervais ont accompli pour les autres, ce que les curés et les habitants des vieilles paroisses des rives du fleuve font encore tous les jours pour la colonisation !

Entendons-nous ! Donnons les terres aux nôtres ! Plantons des croix ! Erigeons des clochers !

Messieurs, à la prochaine réunion de la Législature, cette question si vitale pour le développement de la colonisation et du commerce, des frontières du Maine aux rives du St-Laurent,sera discutée. On demandera la constitution légale d'un chemin de fer traversant les cinq comtés mentionnés dans cette étude. J'espère qu'il n'y aura pas une voix discordante qui s'élèvera lors de cette discussion aussi utile que patriotique. J'espère que tous ceux qui veulent la prospérité de Québec et de Lévis, sans préjugés de partis, aideront de toute leur influence et de tout leur travail à la réalisation de ce grand projet. Parmi ces puissants auxiliaires de la dernière heure, comptons aussi sur le prestige de la Société de Géographie de Québec et sur celui de son digne président.

Lévis et Québec ont besoin d'un *back-country*, d'un pays d'alimentation. Vous l'avez sous la main en faisant passer une voie ferrée en arrière des comtés mentionnés plus haut. Notre devoir n'est pas de laisser à la stérilité les belles terres qui s'étendent entre ces comtés et la frontière du Maine. Non! Les hommes passent, les idées restent. Plus tard, quand nous irons dormir à côté des ancêtres, je veux que l'on puisse dire de nous :

—Ils ont travaillé comme les anciens, comme les ouvriers de la première heure, comme les vrais habitants, comme les descendants des héritiers sans peur et sans reproches du sol de la Nouvelle-France. Ceux-là étaient dignes d'avoir de pareils aïeux.

Ils pourront s'appliquer sans crainte ces paroles de la Genèse :

—" Sors de la maison de ton père et viens dans la terre que je te montrerai : je te ferai père à ton tour d'une grande famille et je te bénirai."

FAUCHER DE SAINT-MAURICE,
député de Bellechasse à l'Assemblée législative de Québec.

NOTA

Depuis que cette conférence a été donnée, l'Assemblée législative a décidé la création d'un chemin de fer "Le Quebec Oriental". Il devra passer par les comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet, Kamouraska. Ses premiers directeurs sont l'honorable M. Gagnon, ministre, l'honorable M. LaRochelle, conseiller législatif, et MM. Faucher de Saint-Maurice, Bernatchez et Miville-Deschêne, députés.

Le gouvernement a décide l'exploration des terrains qui peuvent convenir le mieux au passage de cette voie ferrée.

Dernièrement, une députation du comté de Bellechasse présentée par les deux députés de ce comté, se rendait auprès de l'honorable commissaire des Travaux Publics et lui exposait ses vues. Entr'autres demandes pouvant renseigner la Chambre sur cette importante entreprise, celle-ci a été lue par la députation :

" Le gouvernement et la compagnie du Québec Oriental pourront facilement voir par le plan du tracé sommaire de la nouvelle ligne, les immenses avantages qu'il y aurait pour la construction du chemin de fer projeté. On pourra remarquer :

1. Que le tracé partant de St-Anselme, vient presqu'en droite ligne jusqu'à l'extrémité du sixième rang de Montminy (canton) pour prendre de là la direction du sud.

Ce tracé, depuis St-Anselme jusqu'à la rivière des Abénaquis (trois milles environ plus haut que l'église Ste-Claire), est déjà connu, sans doute, par l'exploration de l'arpenteur Têtu.

A l'embouchure de la rivière des Abénaquis dans la rivière Etchemin, le tracé quitterait cette dernière pour suivre la première jusqu'à l'embou chure d'une autre rivière connue sous le nom de rivière aux Billots ; ensuite quittant la rivière des Abénaquis pour suivre cette dernière, passant par l'église de St-Damien (canton de Buckland) au nord le lac Godbout, traversant la rivière Nord-Ouest, suivant ensuite le chemin Taché jusqu'à l'église St-Philémon dans le canton Mailloux, il traverserait de là le canton Montmagny jusqu'à la grande ligne de St-Thomas, qui est l'ancien tracé de M. Light.

Rendu dans le canton Rollet, il sera très facile de lui donner la direction que l'on voudra, car il n'y a pas d'obstacles à franchir ; c'est une vaste plaine. Il n'y aurait que trois petits ponts à faire, et ils occasionneraient peu de frais.

En suivant les vallées de ces petites rivières, il n'y aurait presqu'aucune pointe à couper. Le terrain offre une pente uniforme, ce qui permettrait de monter et de franchir très-facilement la chaîne des Alléghanys.

Il serait encore bon de faire remarquer que l'entretien du chemin en hiver serait très peu dispendieux, vu qu'il se ramasse bien peu de neige et que ce peu de neige disparaît de très-bonne heure le printemps.

Une fois à St-Damien, on pourrait se procurer facilement et à très bonne composition tout le bois nécessaire pour la construction du chemin.

Le commerce de bois, déjà très important sur le parcours de ce tracé, serait considérablement augmenté ; ce qui donnerait immédiatement un excellent revenu à la compagnie.

Bien que les paroisses dans lesquelles passerait le nouveau tracé, soient encore relativement nouvelles, cependant elles sont déjà assez populeuses pour fournir un aliment substantiel à la dite compagnie.

Une fois dans les cantons Rollet, Panet et autres, on pourrait fournir très-facilement un centre très considérable de colonisation. Vingt à vingt-cinq nouvelles paroisses pourraient trouver place dans les comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet, etc. Vous pourrez voir par les nombreuses requêtes que vous recevrez que toute cette population se montrerait très favorable à la compagnie qui ferait ces travaux en faveur du commerce, de l'industrie et de la colonisation dans cette belle et intéressante partie du pays.

Ce nouveau tracé serait beaucoup plus facile et plus avantageux pour une compagnie que celui que l'on a déjà commencé en partant des Abénaquis et en passant par les paroisses de St-Malachie, Standon et Langevin.

Cette dernière ligne serait beaucoup plus longue. En effet, elle monterait en droite ligne jusqu'à Ste-Justine de Langevin, pour aller de là à l'est ; ce qui donnerait un angle droit, tandis qu'en passant par la ligne projetée des cantons de Buckland, Mailloux et Montminy, elle se trouve à suivre la diagonale.

En second lieu, la ligne de Ste-Justine se trouve à franchir la chaîne des Alléghanys, au lieu que celle demandée par les requêtes se trouve à monter insensiblement le long du flanc de la chaîne jusqu'à sa hauteur qui n'est pas considérable à cet endroit.

En troisième lieu, en suivant le tracé de Ste-Justine, on se trouve à passer les cantons Langevin, Daaquam et Bellechasse, qui sont presque tout déboisés et tout-à-fait impropres à la colonisation, d'après les connaissances de ceux qui les ont visités en vue de colonisation. Mais il en sera bien autrement, si l'on passe la ligne par Rollet, Panet, etc., qui sont encore richement boisés et offrent des places magnifiques pour toute espèce de manufactures et de moulins. En outre, le terrain est des plus magnifiques pour la colonisation.

Il serait bon de remarquer que le canton Daaquam n'est qu'un bas-fond inondé tous les printemps, et qu'en conséquence, il serait très difficile et très-dispendieux d'y construire et d'y maintenir un chemin de fer.

Les plus beaux cantons à coloniser sont ceux de Rollet, Panet, Talon et autres, dans Montmagny, l'Islet, etc. Si l'on veut donc faire un chemin de colonisation, de commerce et d'industrie, facile et économique, il faudra nécessairement accepter le nouveau projet.

Nous espérons donc que le gouvernement voudra bien nommer des ingénieurs et des arpenteurs compétents, afin de se bien rendre compte des avantages réels qu'il y aurait pour la compagnie du Québec Oriental, à construire le chemin de fer projeté dans cette région désignée, et nous sommes sûrs de la bonté de notre cause.

(Signé), J.-O. BROUSSEAU, Ptre.,
curé de St-Damien.

D'un autre côté, le révérend M. Roy, curé de Buckland, écrit :

" Il s'agirait de remonter le long de la rivière des Abénaquis vers St-Damien, longer la rivière de St-Damien en se dirigeant vers Notre-Dame de Buckland au pied des côtes de St. Roch, puis, toujours en suivant une coulée des plus avantageuses, atteindre la branche nord-ouest et la remonter jusqu'aux Pointes ; de là se diriger vers St-Philémon de Mailloux et traverser les montagnes dans St-Magloire et Montminy pour déboucher de l'autre côté dans les cantons si fertiles de Panet et de Rollet. En suivant cette ligne, le chemin de fer s'élèverait graduellement par une pente des plus douces jusqu'au sommet des montagnes. Le point de traversée serait beaucoup moins élevé que dans les paroisses du haut de Dorchester et serait atteint sans remonter aucune pente trop roide.

" St-Anselme aurait ainsi le commerce de St-Damien, de Notre-Dame de Buckland, de St.Philémon de Mailloux, de St-Magloire, de St-Paul de Montminy sans perdre celui des paroisses du haut de Dorchester.

Toutes ces notes peuvent servir, et je les livre telles quelles sont au public. A lui de juger.

FAUCHER DE SAINT-MAURICE.